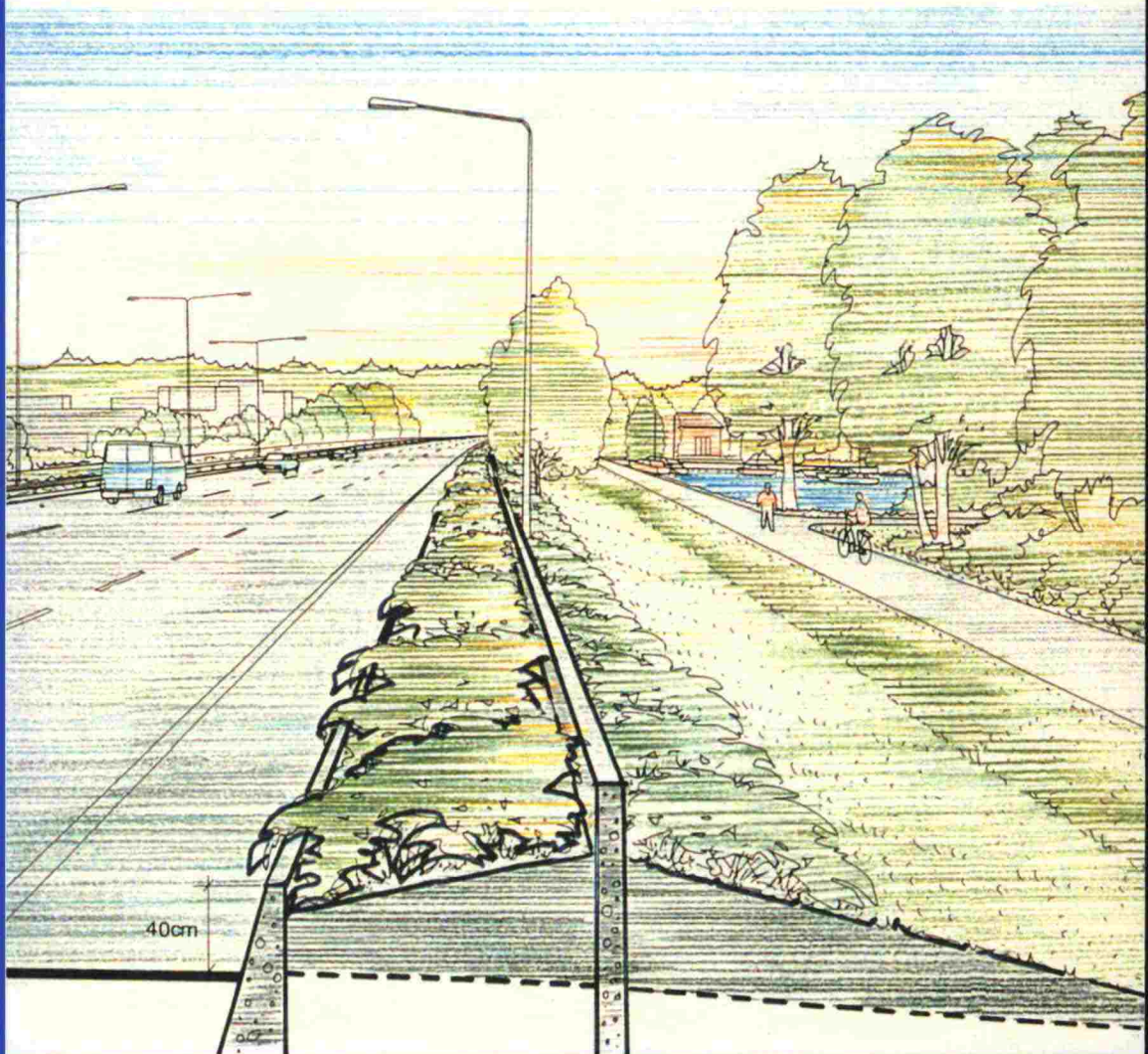




Tielaitos

## Toiminta- ja taloussuunnitelma 1996 – 1999



Helsinki 1996

Uudenmaan tiepiiri

## **Toiminta- ja taloussuunnitelma 1996-1999**

**Tielaitos**  
Uudenmaan tiepiiri

**Tielaitos**

Uudenmaan tiepiiri

Käyntiosoite: Opastinsilta 12 B IV krs

PL 70

00521 Helsinki

Puhelinvaihte (90) 1487 221

Telefax (90) 1487 3200

Painotalo MIKTOR Helsinki 1996

Kannen kuva: Länsiväylän meluenteratkaisu Lauttasaaren kohdalla



## TIIVISTELMÄ

Uudenmaan tiepiirin vuosittaisina tulostavoitteina ja suunnitelmakauden päämäärätavoitteina ovat liikenteen sujuvuuden turvaaminen, liikenneturvallisuuden parantaminen, ympäristöhaittojen vähentäminen, pääteiden kunnon säilyttäminen, toiminnan taloudellisuuden ja tehokkuuden parantaminen sekä valmentautuminen uusiin toimintamuotoihin.

Tiepiirin 4-vuotinen toiminta- ja taloussuunnitelma (TTS) vuosille 1996-1999 perustuu vuoden 1996 valtion talousarvioon sekä tielaitoksen keskushallinnon ja tiepiirin väliseen tulossopimukseen. Vuosien 1997-1999 toimenpideohjelmat perustuvat tielaitoksen TTS:n perus- ja muutosohjelmiin. Ylemmät viranomaiset eivät ole ottaneet kantaa vuosien 1997-1999 ohjelmiin eikä rahoituksiin.

Tieliikenne on säilyttänyt valta-asemansa muihin liikennemuotoihin verrattuna. Tieliikenteen osuus koko maan henkilöliikenteestä on 94 % ja tavaraliikenteestä 66 %. Uusimaa tuottaa maan liikennesuoritteesta 19,6 %. Yleisten teiden keskimääräinen vuorokausiliikenne Uudellamaalla on kolminkertainen koko maahan verrattuna. Uudellamaalla on ruuhkautuvia pääteitä 170 km, mikä on 22 % tiepiirin pääteiden pituudesta. Muita ruuhkautuvia teitä on 101 km. Liikenne kasvoi ennusteen mukaan Uudenmaan tieverkolla vuonna 1995 n. 1,6 %. Vuosina 1996-1999 liikenteen ennustetaan kasvavan 2,5 % vuodessa.

Toiminta- ja taloussuunnitelmassa vuosille 1996-1999 tiepiiri selvittää toimintalinjojaan ja -suunnitelmiaan tavoitteiden saavuttamiseksi. Toimintalinjat ja ohjelmat on laadittu perussuunnitelman rahoitustason mukaisesti, ellei muuta ole mainittu, olettaen, että tiepiiri saa määrärahoista laitoksen johtokunnan hyväksymän osuuden liikenteen määrän ja pääkaupunkiseudun erityistarpeet huomioonottaen.

Tiepiirin tavoitteiden saavuttamista on vaikeuttanut jo neljättä vuotta jatkunut valtiontalouden huono tila ja siitä johtuva toiminnan supistuminen. Perusohjelman mukaisella määrärahalla pääteiden kunto ja hoitotaso voidaan säilyttää, mutta alemman tieverkon kuntoa joudutaan alentamaan. Liikenneympäristön parantamisen rahoitusta joudutaan supistamaan tuntuvasti nykyisestäään. Aikaisemmin aloitettuja tieverkon kehittämishankkeita jatketaan ja lisäksi aloitetaan viisi uutta kehittämishanketta. Muutosohjelman mukaisella rahoituksella voidaan hyvän hoitotason ylläpidon lisäksi estää tieverkon kunnon rappeutuminen ja ottaa pääkaupunkiseudun erityistarpeet tyydyttävällä tavalla huomioon teiden rakentamisessa ja kunnossapidossa.

Vuodeksi 1996 perustienpitoon on myönnetty 353,3 Mmk, mikä on 17,5 Mmk vähemmän kuin vuonna 1995. Jos lisärahoitusta ei vuoden aikana saada, uusista perustienpidon hankkeista voidaan aloittaa vain välttämättömmimmät ja suurista, keskeneräisistä hankkeista Mt 137 Klaukkalan tie- ja liikenneturvallisuusjärjestelyt joudutaan keskeyttämään ja ns. elvytyshankkeena aloitettu Polarin eritasoliittymän töiden valmistuminen vt 2:lla siirtyy yhdellä vuodella.

Tieverkon kehittämiseen on vuodelle 1996 myönnetty 232,6 Mmk, mikä on 40 Mmk vähemmän kuin vuonna 1995. Vuonna 1996 aloitetaan hankkeet Kt 45 Pakinkylän eritasoliittymä, Vt 7 välillä Koskenkylä-Loviisa ja Kehä II välillä Länsiväylä-Turuntie. Toiminnan pääpaino suunnitelmakaudella on edelleen pääkaupunkiseudulla ja kansainvälisesti tärkeällä E18:lla Turku-Helsinki-Vaalimaa tieyhteydellä. Pääkaupunkiseudun ulkopuolisista hankkeista tärkeimmäksi on noussut vt 4:n Järvenpään ja Lahden välinen moottoritiehanke, jonka toteuttaminen yksityisellä rahoituksella on selvityksen alaisena.

Tiepiiri uudistaa organisaationsa 1.1.1996 alkaen. Uudistuksessa nykyinen organisaatio jaetaan tieviranomais- ja teettäjätehtäviä hoitavaan tiehallinto-organisaatioon ja tuotantotehtäviä hoitavaan tuotanto-organisaatioon. Mahdollisesti jo vuonna 1997 tuotannosta muodostetaan valtion liikelaitos.



## Uudenmaan tiepiirin toiminta- ja taloussuunnitelma 1996 - 1999

### SISÄLTÖ

TIIVISTELMÄ	5
1. TOIMINTAYMPÄRISTÖ	7
1.1 Tieliikenteen kysyntä	7
1.2 Tieliikenneolot	7
1.3 Aluerakenne ja tieverkko	8
1.4 Ympäristö	9
2. TOIMINTALINJAT JA TAVOITTEET	10
2.1 Yleistä	10
2.2 Tienpito	10
2.3 Tiepiirin toiminta	10
2.4 Päämäärätavoitteet 1996-1999	11
- tieliikenneolot	11
- liikenneturvallisuus	11
- ympäristö	11
- organisaatio	12
- maksullinen toiminta	12
- kiinteät kustannukset	12
3. TIENPIDON KUSTANNUKSET	12
3.1 Yleistä	12
3.2 Tieverkon kehittäminen	13
3.3 Perustienpito	13
4. Tienpidon valtionavut	13

### LIITTEET

- Liite 1 Kehittämishankkeet, perussuunnitelma
- Liite 2 Liikenneympäristön parantamishankkeet, perussuunnitelma
- Liite 3 Yleisiksi teiksi otettavien teiden kuntoonpano
- Liite 4 Liikennemääräkarta
- Liite 5 Hankekarta

# 1.TOIMINTAYMPÄRISTÖ

## 1.1 Tieliikenteen kysyntä

### Autokanta

Vuoden 1994 lopussa oli Suomessa 2,15 miljoonaa autoa, joista henkilöautoja oli 1,87 miljoonaa. Henkilöautoja oli koko maassa 372 autoa 1000 asukasta kohti.

Uudellamaalla oli vuoden 1994 lopussa 529 000 autoa, mikä on 24,6 % koko maan autokannasta. Henkilöautotiheys Uudellamaalla oli 365 autoa/1000 asukasta. Uudellamaalla rekisteröitiin uusia autoja 28 271, mikä on 35,7% koko maassa vuonna 1994 rekisteröidyistä uusista autoista. Vuonna 1996 arvioidaan rekisteröitävän uusia autoja n. 10% enemmän kuin vuonna 1995.

### Tieliikenne

Tieliikenteen osuus kotimaan henkilöliikenteestä henkilökilometreinä on 94 % ja tavaraliikenteestä tonniki-  
lometreinä 66 %.

Uudenmaan yleisten teiden liikennesuorite vuonna 1994 oli 5274 milj. autokm (v.1993 5318 milj.autokm). Piirin osuus koko maan liikennesuoritteesta oli 19,5%. Yleisten teiden liikenteen arvioidaan kasvaneen vuonna 1995 n. 1,6 % ja suunnitelmakaudella 1996-1999 2,5 % vuodessa eli koko suunnitelmakaudella runsaat 10 %. Uudenmaan läänin kaikkien yleisten teiden keskimääräinen vuorokausiliikenne v.1994 oli 2894 ajoneuvoa vuorokaudessa. Koko maan keskimääräinen vuorokausiliikenne oli 952 ajoneuvoa.

Tieliikenteen kysyntää ei kuitenkaan voida tarkastella yksinomaan liikennemäärinä. Uudenmaan elinkeinoelämälle ja lisääntyvälle kansainväliselle tieliikenteelle ovat yhä tärkeämpiä hyvä liikenteen sujuvuus ja aika-  
tauluvarmuus. Varsinkin pääkaupunkiseudulla korostuvat kysynnässä myös joukkoliikenteen erityistarpeet eri liikennemuotojen yhteiskäytön ja sujuvuuden suhteen.

Lisääntyvälle kevytliikenteelle ovat tärkeitä reitistön yhtenäisyys ja kattavuus sekä liikkumisen turvallisuus. Tieliikennemuodosta riippumatta tienkäyttäjät arvostavat entistä enemmän sujuvuuden ja turvallisuuden lisäksi myös tieympäristön virikkeellisuutta.

## 1.2 Tieliikenneolot

### Liikenteen sujuvuus

Vaikka liikenne lamakauden aikana on vähentynyt ja eräitä päätieverkon hankkeita on valmistunut, ruuhkautuvien (palvelutasoluokat E ja F) teiden määrä ei

ole vähentynyt. Liikennemäärän kääntyessä kasvuun ruuhkautuvien teiden määrä kasvaa herkästi, sillä palvelutasoluokkien D ja E rajalla olevia teitä siirtyy jo pienilläkin liikennemäärän lisäyksellä E- ja F- luokkiin.

Vuoden 1995 alussa koko maassa oli ruuhkautuvia teitä n. 900 km, joista Uudellamaalla 271 km. Tieverkko jakautui eri palvelutasoluokkiin seuraavan taulukon mukaisesti.

Taulukko 1. Tiepituudet palvelutasoluokittain.

Tie- luokka	P-tasot A-D km	P-taso E km	P-taso F km	Yhteensä km
VT	436	113	0	549
KT	157	55	2	216
ST	715	68	3	781
YT	3413	28	2	3446
<b>Yhteensä</b>	<b>4721</b>	<b>264</b>	<b>7</b>	<b>4992</b>

Taulukko 2. Ennuste tieverkon jakautumisesta palvelutasoluokkiin vuonna 1999 ilman toimenpiteitä.

Tie- luokka	P-tasot A-D km	P-taso E km	P-taso F km	Yhteensä km
VT	326	218	4	549
KT	134	64	19	216
ST	714	65	9	781
YT	3398	36	3	3446
<b>Yhteensä</b>	<b>4572</b>	<b>383</b>	<b>35</b>	<b>4992</b>

Vuonna 1999 ruuhkautuvia teitä ilman toimenpiteitä on 418 km. Valmistuvat hankkeet vähentävät ruuhkautuvaa tiepituutta n. 26 km, mutta suunnitelmakauden liikenteen lisääntymisellä on huomattavasti suurempi, päinvastainen vaikutus.

Palvelutasoa arvioitaessa on huomattava, että käytetty amerikkalainen HCM -luokitus ottaa huomioon vain vapaan tieverkon tekniset ominaisuudet. Luokitusjärjestelmässä liikennevalot eivät tee tiestä ruuhkaista.

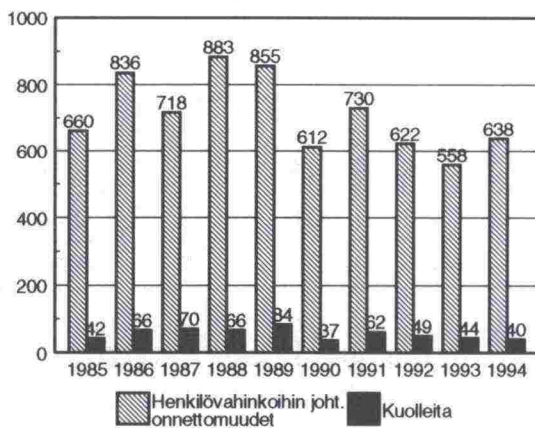
Pääliikenneväylien varteen hajaantunut yhdyskuntarakenne lisää vanhentuneen päätiestön ja pääkaupunkiseudun sekä muidenkin läänin suurimpien kaupunkikeskusten liikenneongelmia joukkoliikenteen toimintaedellytysten tehokkaasta parantamisesta huolimatta.



## Uudenmaan tiepiirin toiminta- ja taloussuunnitelma 1996 - 1999

### Liikenneturvallisuus

Henkilövahinkoihin johtaneiden liikenneonnettomuuksien määrä on ollut laskeva koko 1990-luvun alkupuoliskolla. Vuonna 1991 yleisillä teillä tapahtui 715 henkilövahinkoon johtanutta onnettomuutta, vuonna 1994 onnettomuuksia tapahtui 638. Hyvään kehitykseen ovat vaikuttaneet liikenteen vähentyminen vuosikymmenen alkuvuosina sekä tiepiirin tehostuneet liikenneturvallisuustoimenpiteet rahoituksen vähentymisestä huolimatta.



Kuva 1. Henkilövahinko-onnettomuudet Uudenmaan läänin yleisillä teillä vuosina 1985-1994.

### Tieverkon kunto

Tieverkon pintakunto ja rakenteellinen kantavuus ovat parantuneet koko 1990-luvun ajan. Talvirenkaiden nastoja koskevien määräysten uudistamisen ja kulu- tusta entistä paremmin kestävien päällysteiden ansiosta teiden urautuminen on saatu hallintaan ja teiden pintakunto parantumaan.

Vuoden 1995 syksyllä pintakunnoltaan (urat, tasaisuus, ja vauriot) puutteellisia kestopäällystettyjä teitä oli yhteensä 382 km ja kevytpäällystettyjä teitä 110 km. Vuoden 1995 lopussa tiepiirissä oli tavoite kuntotilan alittavia päällystettyjä teitä kuntomuuttujien mukaan seuraavasti.

Taulukko 3. Päällystetyn tieverkon kuntotila 1995.

Kuntomuuttuja	Kestopäällystetyt km		Kevytpäällystetyt km
	Päätiet	Muut tiet	
Urut	0	1	0
Tasaisuus	91	127	20
Kantavuus	47	112	86
Vauriot	0	4	4
<b>Yhteensä</b>	<b>138</b>	<b>244</b>	<b>110</b>

Sorapintaisia teitä on 943 km, joista kelirikolle alttiita on 58 km. Raskaiden kuljetusten ajankohdista on voitu sopia, eikä sorateille ole tarvinnut asettaa kelirikosta johtuvia painorajoituksia. Tieverkolla on 18 painorajoitettua siltaa.

### Teiden hoito

Talvihoito toteutetaan keskushallinnon kanssa sovitun laatutason mukaisesti. Suolamäärän vähentämiseksi liuossuolaustekniikoihin panostetaan määrätietoisesti. Toimenpideaikojen noudattamista ja ennakoivaa toimintaa parannetaan kelikeskusta kehittämällä. Syksystä 1995 alkaen on talvihoitoa tehostettu aloittamalla TERN-verkon systemaattinen ennakosuolaus. Muun hoidon tehtävät toteutetaan tuotekohtaisten ohjeiden ja standardien mukaisesti.

## 1.3 Aluerakenne ja tieverkko

### Aluerakenne

Uudenmaan asutus ja elinkeinoelämä on keskittynyt pääkaupunkiseudulle. Tällä alueella asuu n. 66% läänin väestöstä ja alueella on yli 80% läänin työpaikoista. Suomen liittyminen EU:iin on entisestään lisännyt pääkaupunkiseudun merkitystä talouselämän, kulttuurin ja kansainvälistymisen keskuksena.

Kymmenen kuntaa muodostavat Helsingin seudun. Tämän alueen työmatkaliikenne tapahtuu pääosin yleisillä teillä ja suuntautuu voimakkaasti pääkaupunkiseudulle. Haja-asutus on levinnyt viime vuosikymmenien aikana pääkaupunkiseudun kehysalueelle ja keskuksia yhdistävien teiden varsille.

Uudellamaalla on neljä muuta selvästi erottuvaa keskusseutua: Hangon-Tammisaaren-Karjaan seutu, Porvoon-Loviisan seutu, Lohjan-Vihdin-Karkkilan seutu ja Hyvinkään-Riihimäen seutu.

Potentiaalisia kasvualueita pääkaupunkiseudun lisäksi ovat Keski-Uusimaa ja Lohjan seutu. Näiden alueiden ja keskusten väestön kasvu ja elinkeinoelämän sijoittuminen tulevat lisääntymään huolimatta siitä, minkälaisia valtakunnallisia aluepoliittisia päätöksiä tehdään. Tämä kehitys luo tarpeita kehysalueiden sisäisten ja niiden välisten yhteyksien kehittämiseksi.

### Tieverkko

EU-jäsenyys on liittänyt Uudenmaan tieverkon yleiseurooppalaiseen yhteysverkkoon (TERN). Lääniä halkovat Eurooppatiet E 12 (valtatie 3), E 18 (valtatie 1 - kantatie 50 - valtatie 7) ja E 75 (valtatie 4). E18 tien kehittäminen välillä Turku-Helsinki-Vaalimaa on nousut erääksi koko valtakunnan ja Uudenmaan tärkeimmistä hankkeista.

Päijät-Hämeen liitto, alueen kunnat ja elinkeinoelämä ajavat maakuntien välisenä tiehankkeena



voimakkaasti vt 4:n parantamista moottoritieksi Järvenpään ja Lahden välillä. Moottoritie yhdistäisi Päijät-Hämeen vahvasti Uudenmaan alueeseen.

Uudenmaan läänin tieverkon perusrunko on pääosin valmis. Kuitenkin eräitä uusia tieyhteyksiä pääkaupunkiseudulle ja Keski-Uudellemaalle tarvitaan. Näitä ovat mm. Pasilan väylä, Kehä II, Kehä IV, Järvenpää-Hyvinkää maantie ja mahdollinen uusi satamayhteys Vuosaareen tai Kantviktiin.

Tiestö jakaantuu toiminnallisesti valta-, kanta-, seutu- ja yhdysteihin.

Taulukko 4. Uudenmaan yleisten teiden pituus toiminnallisen luokituksen mukaan 1.1.1995.

Toiminnallinen luokka	Pituus km
Valtatiet	549
Kantatiet	216
Seudulliset tiet	781
Yhdystiet	3446
<b>Tieluokat yhteensä</b>	<b>4992</b>
Ramppeja	216
Lauttavälejä	1
<b>Tiepituus yhteensä</b>	<b>5209</b>

Piirin tiestöstä on moottoriteitä 182 km ja moottoriliikenneteitä 87 km. Tieverkolla on siltoja 1720 kpl, joista painorajoitettuja 18. Losseja on 3 kpl, kevytliikenteen teitä 420 km ja valaistuja teitä 1400 km.

## 1.4 Ympäristö

Uudellamaalla on suunniteltu ja toteutettu lukuisia hankkeita, joista puuttuu nykyisten säädösten mukaiset ympäristöhaittoja torjuvat rakenteet: meluaidat ja pohjaveden suojaukset. Kunnat ovat myös kaavoittaneet ja toteuttaneet kaavoja tiesuunnitelmien hyväksymisen jälkeen alueilla, joilla tieliikenteen ympäristöhaitat ovat olleet tiedossa. Näiden lisäksi useista aikaisemmin valmistuneista suunnitelmista puuttuvat YVA-menettelyt sekä nykyiset, ympäristön ja taajamamilljööön huomioonottavat vuorovaikutteiset suunnitteluprosessit.

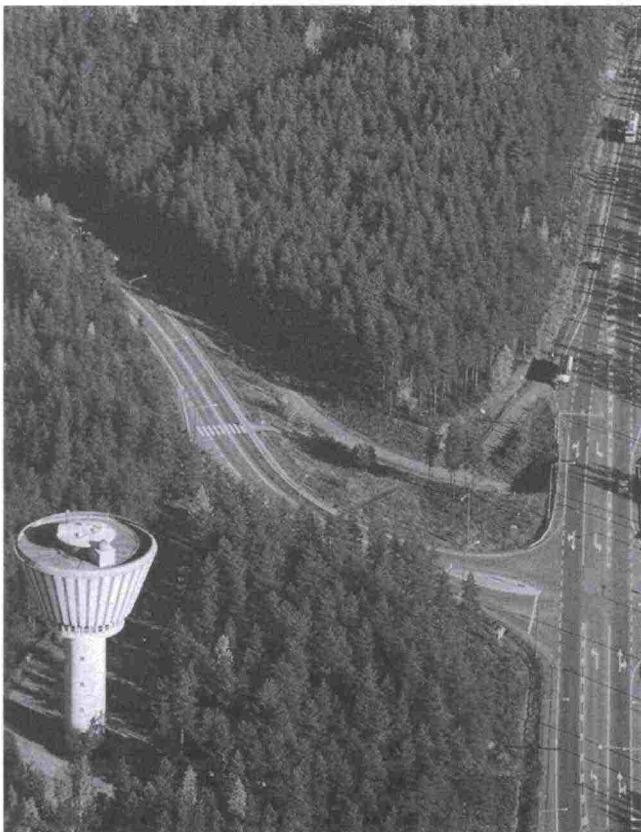
Edellä mainituista syistä useat valmiit ja hyväksytyt suunnitelmat on tarkistettava. Tarkistus vaikuttaa toteutuksen ohjelmointiin, koska kustannusarviot yleensä nousevat ja hankkeiden toteutusta ei voida aloittaa ennen hankkeiden tarkistettujen suunnitelmien valmistumista.

Uudellamaalla on runsaasti kohteita, joissa liikenteen melutaso ylittää 55 dBA:n rajan. Näiden kohteiden arvioidut rakentamiskustannukset ovat n. 180 Mmk. Melulta suojattavien asukkaiden määrä on 11 000.

Pohjavesisuojausten rakentamistarve nykyiselle tieverkolle on arvioitu 27 kilomeriksi. Erittäin vaativaa suojausta tarvitaan kahdessa kohteessa, vaativaa suojausta kahdeksassa kohteessa ja perussuojausta yhdessätoista kohteessa. Suojausten rakentamiskustannuksiksi arvioidaan n. 20 Mmk.

Ilmanlaatua heikentävät suurimmat päästöt ja pitoisuudet sijoittuvat pääkaupunkiseudun sisääntuloväylille ja kehäteille. Suurimmillaan yleisten teiden liikenteestä aiheutuvat laskennalliset häkä- ja typpipitoisuudet ovat noin 50...70 % valtioneuvoston antamista ohjearvoista.

Vuoden 1995 lopulla on valmistunut tiepiirin ympäristö-ohjelma ja sen osana toimenpideohjelma. Vuoden 1996 aikana valmistuu kaupunkiseutujen liikenneympäristön tilaselvitys. Nämä, ja aikaisemmin valmistuneet luontoselvitys, maisemaselvitys, kulttuurihistoriallisten alueiden tiemiljöselvitys ja pienten taajamien tilaselvitys, ohjaavat tiepiirin tienpidon suunnittelua, yhteistyötä ja tienpitotoimintaa. Ympäristöhallinnossa tapahtuneiden muutosten seurauksena aiemmin lääninhallituksen yhteyteen nimetty YVA yhteistyöelin on korvattu alueellisella YVA-neuvottelukunnalla.



Kuva 2. Tieverkolla on runsaasti kohteita, joissa on tarvetta pohjavesien suojaukseen. Kuva Lohjanharjulta



## 2. TOIMINTALINJAT JA TAVOITTEET

### 2.1 Yleistä

Uudenmaan tiepiiri toteuttaa ylempien viranomaisten ja keskushallinnon strategioita, toimintalinjoja, ohjelmia ja tavoitteita alueensa olosuhteisiin sovitettuna.

Vuonna 1991 valmistunut II parlamentaarisen liikennekomitean mietintö on keskeinen pitkän aikavälin tavoitteiden perusta. Mietintö on ollut pohjana tielaitoksen vuonna 1994 julkaisemille asiakirjoille "Tienpidon visio 2005" ja "Tielaitoksen visio 2005". Vuonna 1995 on valmistunut liikenneministeriön julkaisu "Suomen liikenneinfrastruktuuri 2010". Käytännössä LM:n tiepolitiikka on tienpidon vision mukainen. Rahoitustasoissa ja ohjelmissa on vähäisiä eroja.

Laitoksen toiminta- ja taloussuunnitelma valmistui keväällä 1995. Suunnitelma on laadittu kahteen rahoitustasoon. Perussuunnitelma on laadittu liikenneministeriön ohjeiden pohjalta n. 4,3 mrd:n mk:n vuotuisen rahoitustasoon. Muutossuunnitelma perustuu laitoksen näkemyksen mukaiseen tienpidon tarpeeseen, n. 6,0 mrd.mk vuodessa.

Edellisten lisäksi toimintalinjojen ja tavoitteiden määrittelyyn ovat vaikuttaneet läänin maakuntaliittojen kehittämissuunnitelmat, pääkaupunkiseudun yhteistyövaltuuskunnan julkaisema "Pääkaupunkiseudun liikenneinvestointien toteuttamishankelma 1996-2003" sekä kuntien ja elinkeinoelämän tekemät aloitteet ja suunnitelmat.

Tieverkon kehittämishankkeista päätetään valtion talousarviossa ja hankkeiden yksityiskohtaisesta ohjelmasta keskushallinnossa. Alueellisista liikenneympäristön parantamishankkeista päättää tiepiiri rahoituksen sallimissa rajoissa ottamalla huomioon maakuntaliittojen ja kuntien esitykset ja suunnitelmat sekä tienpidon vaikuttavuudelle asetetut tulostavoitteet.

Vuotuisesta tienpidosta ja tiepiirin tulostavoitteista sovitetaan pääjohtajan ja tiejohtajan välisellä tulossopimuksella. Tiepiirin toiminta- ja taloussuunnitelma liitetään osaksi tulossopimusta.

### 2.2 Tienpito

"Tienpidon visio 2005" määrittelee tulevia arvostuksia ja painotuksia seuraavasti:

- tienpidon tärkein tavoite on päivittäisen liikennöitävyyden turvaaminen
- liikenneturvallisuus säilyy keskeisenä tavoitteena
- liikkumisen varmuus ja sujuvuus korostuvat erityisesti elinkeinoelämän kuljetuksissa
- tieverkon kehittäminen keskittyy päätieverkolle
- ympäristön painoarvo lisääntyy.

Tieverkon kehittämisen ohjelmat painottuvat Turku-Helsinki-Vaalimaa (Eurooppatie E18) tieyhteyden ja pääkaupunkiseudun tieverkon parantamiseen. Pääteiden ja laman aikana patoutuneiden, muiden suurten hankkeiden vuoksi alemmalla tieverkolla ei voida aloittaa yhtään merkittävää hanketta.

Perustienpidon ohjelmalla voidaan aloittaa valikoidusti liikenneturvallisuutta ja liikenneympäristöä parantavia sekä ympäristöhaittoja vähentäviä hankkeita. Kunnostustoimenpiteillä pääteiden kunto säilytetään nykyisellä tasolla. Alemmalla tieverkolla joudutaan supistamaan kunnostustoimenpiteiden määrää.

Teiden talvihoidossa noudatetaan pääteillä tielaitoksen johtokunnan päättämiä toimintalinjoja ja hoitotasotavoitteita. TERN -verkolla käytetään liukkaudentorjunnassa systemaattista ennakkosuolausta liikenneturvallisuuden ja liikenteen sujuvuuden parantamiseksi. Alemmalla tieverkolla talvihoidon tasoa lasketaan saattamalla hoitotaso liikenteen määrän ja laadun mukaiseksi. Suolan käyttöä vähennetään kaikilla tieluokilla, erityisesti seutu- ja yhdysteillä.

Muun hoidon laatutaso pidetään TERN -verkolla ja taajamissa laatuvaatimusten mukaisena, muulla tieverkolla laatutasosta tingitään.

### 2.3 Tiepiirin toiminta

Tiepiirin toimintaa ja toimintatapaa tehostetaan ja kehitetään organisaatioon, johtamistapaan ja yhteistoimintaan liittyvin keinoin. Tielaitos jakaantuu mahdollisesti syksyllä 1997 tieliikennevirastoksi ja tuotantoliikelaitokseksi. Tiepiirin organisaatio on muutettu sisäisesti tilaaja/tuottaja -organisaatiosta tiehallinto- / tuotanto-organisaatioksi jo vuoden 1996 alussa.

Toiminnan ja henkilöstön kehittämisessä pääpainona on muutosvalmiuksien hankkiminen päämääränä markkinoiden ohjaama toiminta vuosikymmenen lopulla.

Tiehallintoa ja sen henkilöstöä kehitetään toimimaan liikenneministeriön alaisen tieliikenneviraston alueellisena viranomaisena. Kehittämisen avainalueita ovat:

- liikennesuunnitteluun, tieliikenteeseen ja tiestöön liittyvän osaamisen hankkiminen ja ylläpito
- ajoneuvoihin, kuljettajiin ja tienpitotekniikoihin liittyvän osaamisen hankkiminen ja ylläpito
- tienpidon kustannustietämyksen säilyttäminen
- tienpitotuotteiden ostotoiminnan, riskienhallinnan ja markkinoiden luonnin osaamisen säilyttäminen ja kehittämien
- tietojenkäsittelyjärjestelmän kehittäminen
- asiantuntijan roolin säilyttäminen vuorovaikutteisessa ja avoimessa alueellisessa, kansallisessa ja kansainvälisessä yhteistyössä.



Tuotantoa ja sen henkilöstöä kehitetään toimimaan avoimessa kilpailutilanteessa. Kehittämisen avainalueita ovat:

- yritysmäisen toimintakulttuurin luominen
- liiketoimintasuunnitelman laatiminen ja markkinoinnin aloittaminen
- tuotannon tuotteistaminen kysynnän mukaiseksi
- riskien hallinta
- tietojenkäsittelyjärjestelmän kehittäminen
- kilpailuneutraliteetin varmistaminen
- kilpailukyvyyn varmistaminen
- kannattavuuden takaavan tuotantorakenteen ja tuotantovälineiden suunnittelu.

## 2.4 Päämäärätavoitteet 1996-1999

### Tieliikenneolot

Liikenneministeriön toimintalinjan mukaisesti alemman tieverkon kesä- ja talvihoitotasoa ja sorateiden kuntoa alennetaan kustannusten säästämiseksi. Sorateiden parantamista ja päällystämistä vähennetään. Suolan käyttö minimoidaan liukkaudentorjuntamenetelmiä kehittämällä.

Tavara- ja henkilöliikenteen sujuvuus, toimintavarmuus ja liikkumisen taloudellisuus taataan pitämällä pääteiden hoitotaso ja kunto nykyisellään.

Talvihoito: Vuoden 1996 tulostavoitteen mukaisesti talvihoitoluokan ISK...Ib teillä laatutason mukaiset keliolosuhteet on saavutettava 88 %:sti. Suunnitelmakaudella talvihoitoa tehostetaan TERN-verkolla, pidetään ennallaan muulla I-luokan verkolla ja alennetaan hoitotasovaatimusten mukaiseksi alemmalla tieverkolla II ja III hoitoluokkaan kuuluvilla teillä.

Teiden kunto: Vuoden 1996 tulostavoitteen mukaan uria ei sallita vuoden lopussa kestopäällystetyillä teillä. Pintakunnoltaan (vauriot ja epätasaisuus) huonokuntoisia teitä saa olla enintään 485 km, ja näistä saa kantavuudeltaan huonoja teitä olla enintään 240 km. Teiden pintakunto ja rakenteellinen kunto pidetään nykyisellä tasolla. Pääteiden ja vilkasliikenteisten seututeiden pintakunto paranee entistä kestävämpien päällysteiden ansiosta, yhdysteiden pintakunto voi hieman huonontua.

Tierakenteiden kuntoa parannetaan vain siinä laajuudessa kuin vaurioita ilmenee tai kun niiden syntyminen on todennäköistä. Painorajoitettujen siltojen määrä vähenee 13:een.

Liikenteen sujuvuus: Tiepiirin toimenpiteet vähentävät suunnitelmakaudella ruuhkautuvaa tiepituutta 26 km, joten ruuhkautuvien teiden nettomäärä vuonna 1999 on 392 km.

Ruuhkautumisen lisääntymistä estetään kapasiteettia lisäävillä tieverkon kehittämishankkeilla. Liikenteen sujuvuutta parannetaan etenkin pääkaupunkiseudulla pienillä liittymä-, kaista- ja pysäkki- järjestelyillä sekä liikennevalojen saneerauksella ja telemaattisella liikenteen hallinta- ja informaatiojärjestelmällä.

### Liikenneturvallisuus

Vuonna 1989 tapahtui yleisillä teillä lähes 5000 henkilövahinkoon johtanutta (heva-)onnettomuutta, joissa kuoli noin 500 ihmistä. Uudenmaan yleisillä teillä vuonna 1989 tapahtui heva-onnettomuuksia 855, joissa kuoli 84 ihmistä. Valtioneuvoston periaatepäätöksen mukaan liikennekuolemien määrän tulee puolittua vuoteen 2000 mennessä. Tielaitoksen toimenpiteiden osuudeksi vakavien onnettomuuksien vähentämisessä on annettu 1/4.

Vuonna 1994 Uudellamaalla tapahtui 638 heva-onnettomuutta, joissa kuoli 36 ihmistä. Tielaitos on asettanut Uudenmaan tiepiirille vuoden 1996 liikenneturvallisuutta koskevaksi tulostavoitteeksi laskennallisen 8,3:n henkilövahinkoihin johtavan onnettomuuden vähentämisen perustienpidon toimenpiteillä. Pienentyneestä rahoituksesta huolimatta tavoite säilynee samalla tasolla koko suunnitelmakauden. Tämän mukaisesti tiepiirin laskennallinen heva-vähennemä vv. 1996-1999 on perustienpidon toimenpiteillä n. 33 henkilövahinko-onnettomuutta ja suunnitelmakaudella valmistuvilla kehittämishankkeilla 4,2 hvj-onnettomuutta.

Kun alueellisia liikenneympäristöjen parantamishankkeita otetaan tienpito-ohjelmaan, on eräänä merkittävänä valintakriteerinä hankkeen tehokkuus onnettomuusriskin vähentäjänä. Tiemestaripireissä toteutetaan lisäksi käytettävissä olevan rahoituksen sallimassa laajuudessa 10-vuotisohjelmaa onnettomuusalttiiden linja- ja liittymäkohtien parantamiseksi.

Liikenneturvallisuutta parannetaan myös tien varustaiden valinnalla. Tällaisia ovat mm. myötäävät valaisinpylväät, tiejohteet, reunapaalut, 3-kaistaistaminen ja telemaattiset liikenteen informaatio- ja hallintajärjestelmät.

Talvihoidon tason parantaminen on tehokas tapa parantaa liikenneturvallisuutta. Talvikaudella 1995/1996 pääteiden liukkaus torjutaan systemaattisella ennakosuolauksella. Jos tässä onnistutaan, tulokset näkyvät myös tilastoissa.

Alueellista liikenneturvallisuusyhteistyötä ja kuntakohtaisten tieverkko- ja liikenneturvallisuussuunnitelmien laatimista jatketaan ja kehitetään edelleen.

### Ympäristö

Tienpidon toimintatapoja kehitetään luonnonvarojen säästävään ja materiaalien uusiokäyttöä edistävään suuntaan. Suunnittelussa hyödynnetään YVA-menettelystä jo saadut kokemukset.



## Uudenmaan tiepiirin toiminta- ja taloussuunnitelma 1996 - 1999

Vuosina 1991-1995 tehty ympäristön tilaselvitykset hyödynnetään, laaditaan ja täydennetään ohjelmat haittojen poistamiseksi liikennemelun ja pohjavesien suojauksen osalta. Suolan käytön vähentämistä jatketaan.

Erillisiä ympäristöhankkeita toteutetaan rahoituksen mahdollistamassa laajuudessa. Valmistuneet selvitykset ja tutkimukset, sekä 1996 valmistuva kaupunkiseutujen liikenneympäristön tilaselvitys otetaan huomioon suunnittelussa ja toteutuksessa. Seuraaviin toiminta- ja taloussuunnitelmiin liitetään ympäristövaikutusten tarkastelua ja seuranta koskeva erillinen liite.

Tiepiiri tehostaa yhteistyötä ympäristökeskuksen, maakunnallisten liittojen ja kuntien sekä maankäytön ja muiden liikennemuotojen suunnittelijoiden kanssa liikennejärjestelmien kokonaishaittojen vähentämiseksi.

Suunnitelmakaudella kohdistetaan meluhaittojen torjuntaan n. 65 Mmk, millä suojataan >55dBA:n melulta n. 3600 asukasta. Pohjavesien suojaamiseen käytetään varoja n. 20 Mmk, millä suojataan vedenottamoalueilla olevaa tiestöä n. 15 km.

### Organisaatio

Tiepiiri uudistaa organisaationsa 1.1.1996 alkaen. Uudistamisessa muodostetaan tieviranomaistehtäviä hoitava tiehallinto-organisaatio ja tuotannosta vastaava tuotanto-organisaatio. Uudistamisen keskeiset tavoitteet ovat:

- \* tiehallinnon (tilaajan) ja tuotannon eriyttäminen
- \* liiketoimintaperiaatteen omaksuminen
- \* tuotannon kilpailuttaminen
- \* tienpidon- ja strategisen suunnittelun tehostaminen
- \* resurssien käytön tehostaminen toimintoja ja yksiköitä yhdistämällä
- \* organisaation madaltaminen ja uusien mahdollisuuksien antaminen henkilöstölle.

Tavoitteiston asettamista ja raportointia muutetaan niin, että tiehallinnon tavoitteisto koskee vaikuttavuutta ja tuotannon tavoitteisto tuloksellisuutta. Suunnitelmakauden puolivälissä, mahdollisesti v. 1997, tielaitoksen tuotannosta vastaavasta organisaatiosta muodostetaan valtion liikelaitos, jolle tulee oma valtakunnallinen organisaatio.

### Maksullinen toiminta

Rajoitetun nettobudjetoinnin piiriin kuuluu maksullinen myyntitoiminta ja irtaimen omaisuuden myynti. Myytävät tuotteet ja palvelut jaetaan julkisoikeudellisiin ja liiketaloudellisiin suoritteisiin. Julkisoikeudelliset suoritteet budjetoi tiehallinto. Suoritteisiin kuuluvat mm. erilaiset luvat, joiden hinnat vahvistaa liikenneministeriö. Myytävät liiketaloudelliset suoritteet budjetoi pääosin tuotanto-organisaatio. Suoritteet, joiden tuottamiseen

tiepiiri käyttää vapaana olevaa kapasiteettiaan, ovat liiketaloudellisin perustein hinnoiteltuja julkaisuja, laboriopalveluja, tienkäyttäjäpalveluja, mittaus- ja kartoituspalveluja, suunnittelua, tiemerkintöjä, tiepäälysteitä, lumenaurasta, tie- ja siltarakenteita jne.

Toiminnasta saatavat nettotulot jäävät tiepiirin käyttöön. Maksullisen toiminnan bruttotuloja arvioidaan suunnitelmakaudella kertyvän tiehallinnossa n. 0,3 Mmk ja tuotannossa noin 15 Mmk vuodessa ennen tuotannon liikelaitostamista.

### Kiinteät kustannukset

Kiinteitä kustannuksia ovat yleis- ja yhteiskustannukset. Yleiskustannukset ovat johtamisen, toiminnan suunnittelun, keskitettyjen palvelujen sekä tutkimustoiminnan ja kehittämisen aiheuttamia kustannuksia. Yhteiskustannukset ovat tiepiirin sisäisten yksiköiden kiinteitä kustannuksia, joita ei kohdisteta suoraan tuotteille. Kiinteiden kustannusten määrän arvioitiin vuonna 1995 olleen 91 Mmk. Niille on asetettu 1,5%:n säästötavoite vuodelle 1996.

## 3. TIENPIDON KUSTANNUKSET

### 3.1 Yleistä

Tienpito-ohjelma on laadittu vuoden 1996 ajalle valtion talousarvioesityksen mukaisesti ja vuosien 1997-1999 osalle laitoksen toiminta- ja taloussuunnitelman 1996-1999 mukaisesti. Laitoksen perus- ja muutossuunnitelman mukaisiin ohjelmiin tiepiiri on esittänyt eräitä tärkeitä katsomiaan muutoksia.

Laitoksen toiminta- ja taloussuunnitelma on vuosien 1997-1999 osalta laadittu kahteen eri rahoitustasoon: Perussuunnitelma rakentuu vuoden 1995 talousarvion mukaiseen rahoitustasoon 4,3 mrd. mk/vuosi. Muutossuunnitelma perustuu rahoitustasoon 6,0 mrd. mk/vuosi.

Tienpito on tuotteistettu. Näistä keskushallinto pyytää vuosittain tiepiireiltä tarjoukset. Tiepiiri määrittelee tuotteiden hinnan, laadun ja vaikutukset, joista sovitetaan pääjohtajan ja tiejohtajan välisellä tulossopimuksella.

Tiepiirin toiminta- ja taloussuunnitelman kustannukset perustuvat suunnitelmakaudelle 1996-1999 laadittuihin tiepiirin päämäärä- ja tulostavoitteisiin sekä v.1996 osalta valtion talousarvioon. Suunnitelmien toteutumisen kauden viimeisinä vuosina riippuu valtion talouden tilan kehittymisestä.

Tienpidon menot on esitetty määrärahalla maksettavina kuluina, joihin ei sisälly arvonnalisäveroa. Kustannuksiin sisältyvät käyttöomaisuuden poistot ja korot, jotka ovat suunnitelmakaudella 96 Mmk.



### 3.2 Tieverkon kehittäminen

Tieverkon kehittämishankkeiden kuluihin sisältyvät myös rakennussuunnittelun kustannukset. Hankkeiden yleissuunnittelu ja tiensuunnittelu rahoitetaan erikseen tieverkon kehittämisen määrärahasta.

Tieverkon kehittämisen koko suunnitelmakauden 1997-1999 perussuunnitelma edellyttää 900 Mmk:n vuosirahoitusta koko laitoksessa ja muutossuunnitelma 1450...1600 Mmk:n vuosirahoitusta.

Tieverkon kehittämisen kulut v.1996 ovat tiepiirissä 195,5 Mmk ja kehittämisen suunnittelun 37,1 Mmk. Vuonna 1995 kehittämiseen käytettiin yhteensä 232,9 Mmk. Koko suunnitelmakauden 1996-1999 kulut ovat 1033 Mmk. Kehittämishankkeiden ohjelma on esitetty liitteessä 1.

Taulukko 5. Kehittämishankkeiden aloitusvuodet perus- ja muutossuunnitelman mukaisesti.

Hankkeet	Hankkeiden ajoitus	
	Perus	Muutos
<b>Päätiet:</b>		
Vt 7 Koskenkylä-Loviisa	1995	1995
Vt 4 Järvenpää-Lahti	---	---
Vt 7 Porvoo-Loviisa II vaihe	1998	1997
Vt 6 Harabacka-Koskenkylä	1998	1998
Vt 1 Lohja-Lohjanharju	1999	1998
Vt 25 Hanko-Virkkala	---	1998
Vt 1 Muurla-Lohja	---	1999
Vt 6 Koskenkylä-Kouvola	---	1999
<b>Pääkaupunkiseutu:</b>		
Kt 45 Pakinkylän eritaso	1996	1996
Mt 102 Kehä II Kt 50-Mt 110	1996	1996
Mt 101 Kehä I, Mt 170	---	1997
Kt 50 Vantaankoski-Tikkurila	---	1998
Kt 51 Kirkkonummi-Kivenlahti	----	1999
Mt 1385 Lentoasemantie	----	1999
Pasilan väylä	---	1999
Mt 101:n parant. Espoon al. II rv	---	1999
<b>Muut hankkeet:</b>		
H:ki- Tampere radan tiejärj.	1995	1995

\*) Yksityisellä pääomalla rahoitettava rakentaminen on selvityksen alaisena.

### 3.3 Perustienpito

Perustienpidosta määrärahalla rahoitetaan tiehallinto, teiden hoito ja kunnostus, liikenneympäristön parantaminen sekä maksullinen myyntitoiminta.

Perustienpidon perussuunnitelman rahoitustarve koko tielaitoksessa on 3200 Mmk (vuosi 1996 3082 Mmk) vuodessa. Muutossuunnitelman mukainen rahoitustarve koko laitoksessa on 4100 Mmk vuodessa.

Tiepiirin perustienpidon rahoitus v.1996 on 353,3 Mmk (v.1995 391,5 Mmk). Suunnitelmakauden kustannukset yhteensä ovat 1682 Mmk. Tiepiirissä muutossuunnitelman rahoitustarve vv. 1997-1999 on 1329 Mmk. Perustienpidon liikenneympäristön parantamishankkeet on esitetty liitteessä 2.

Taulukko 6. Perustienpidon kulut perus- ja muutossuunnitelman mukaisesti.

Tuotteet	1996 Mmk	1997- 1999 Mmk/a	
		Perus	Muutos
Talvihoito	66.5	73.5	74.5
Kesähoito	45.7	50.5	51
Päällystettyjen teiden kunto	74	84	125
Sorateiden kunto	9.4	10.5	15
Siltojen ja laitureiden kunto	20.1	22.5	28
Lauttaliikenteen hoito	5.8	6.5	6.5
Liikenneymp. parantaminen	80.7	83.5	180
Investoinnit	11.5	0	0
Tiehallinto	39	38	40
<b>Yhteensä</b>	<b>352.7</b>	<b>369</b>	<b>480</b>

Vuodet 1997-1999: Kuluihin sisältyvät mahdollisen liikelaitoksen rahoituskulut, investoinnit ja tuotto.

## 4. TIENPIDON VALTIONAVUT

Valtion avuista on vuoden 1996 valtion talousarviosta poistettu momentit 31.25.34 (katujen rakentaminen) ja 31.25.51 (yksityisteiden tekeminen).

Yksityisten teiden kunnossapitoon ja parantamiseen ei ole myönnetty varoja vuodelle 1996 valtion varsinaisessa talousarviossa. Harkinnan varaisesti avustuksia voidaan myöntää yksityisten teiden kunnossapitoon ja parantamiseen sen mukaan kuin momentille 31.25.50 osoitetaan tätä varten varoja.

## **Kehittämishankkeet, perusohjelma**



TIEVERKON KEHITTÄMISHANKKEET,  
PERUSSUUNNITELMA

PÄÄTEIDEN KEHITTÄMINEN

TIE	NIMI	Kust. arvio	Käyt.	(Mmk)		1996	1997	1998	1999	JÄÄ	H/K suhde
KT 45	VALKOISENLÄHTEENTIE-HYRYLÄ	324,1	300,2				23,9				
VT 7	KOSKENKYLÄ-LOVIISA (E 18)	120,0	5,0	24,0	51,0	35,0				5,0	2,0
VT 7	HARABACKA-KOSKENKYLÄ	310,0						90,0	90,0	130,0	1,9
VT 1	LOHJA-LOHJANHARJU	350,0							11,0	339,0	1,7
VT 4	JÄRVENPÄÄ-LAHTI MO	600,0	Rahoitusmuto selvittämättä								2,1
						24,0	74,9	125,0	101,0	474,0	

PÄÄKAUPUNKISEUDUN KEHITTÄMINEN

TIE	NIMI	Kust. arvio	Käyt.	(Mmk)		1996	1997	1998	1999	JÄÄ	H/K suhde
KT 50	TIKKURILA-HAKUNILA+ERITASO	307,5	291,7				15,8				
KT 51	MATINKYLÄ-HELSINKI	297,0	265,9	25,0	5,1	1,0					
KT 50	BEMBÖLE-VANHAKARTANO	252,0	177,0	75,0							
KT 45	PAKINKYLÄN ERITASOLIITTYMÄ	150,0		40,0	56,0	49,0	5,0				2,8
MT 102	KEHÄ II LÄNSIVÄYLÄ-TURUNTIE	310,0		8,0	80,0	87,0	80,0	55,0			5,8
						148,0	156,9	137,0	85,0	55,0	

MUIDEN TEIDEN KEHITTÄMINEN

TIE	NIMI	Kust. arvio	Käyt.	(Mmk)		1996	1997	1998	1999	JÄÄ	H/K suhde
MT 104	RANTARADAN YMPÄRISTÖN LIIK.JÄRJ.	36,4	35,2	1,2							
MT 1403	HKI-TAMPERE RADAN TIEJÄRJ.	76,0	2,0	22,3	30,7	21,0					
						23,5	30,7	21,0	0,0	0,0	
KAIKKI YHTEENSÄ						195,5	262,5	283,0	186,0	529,0	

## **Liikenneympäistön parantamishankkeet, perusohjelma**

Kunta	Hanke	ka Mmk	aik.käyt. Mmk	1996 Mmk	1997 Mmk	1998 Mmk	1999 Mmk	jää Mmk	HeVa
<b>PÄÄKAUPUNKISEUDUN HANKKEET</b>									
Espoo	Mt 101/Vt 1 Laajalahden meluesteet	7,2	4,4	2,8					
Espoo	Mt 110 Lähderannantie-Rastaalantie kaistajärj.	8,7	8,5	0,2					0,000
Espoo	Mt 114 Nihtisilta kaista- ja bussikaistajärjestelyt	5,0	0,0		5,0				0,000
Espoo	Mt101 Kehä I kaista- ja pysäkkijärjestelyt	12,0	0,0	2,2	4,8	5,0			
Helsinki	Vt 4 valaistus Koskelantie-Vaarala	6,5	0,0	6,5					0,000
Helsinki	Vt 3 Kehä I-Kannelmäki meluesteet	8,2	8,0	0,2					
Helsinki	Vt 3 Haagan eritasoliittymän parantaminen	6,7	0,0		6,7				0,000
Helsinki	Kt 45 Tuusulantie, Käpylä melusuojaus	7,0	0,0				7,0		
Helsinki	Vt 4 pysäkkijärjestelyt, Viikki	3,0	0,0				3,0		
Hki/Vantaa	Pt 11547 Tuomarinkylä-Tammisto+kiertoliittymä	9,7	0,0		4,5	5,2			0,000
Vantaa	Mt 120 Hämeenkyliä-Odilampi	1,0	0,0			1,0			
Vantaa	Vt 4 Päiväkummun melusuojaus	0,1	0,0	0,1					
Vantaa	Vt 7 Porvoonväylä, Pöyrätie melusuojaus	1,0	0,0		1,0				
Vantaa	Vt 4 Jokivarsi meluste	1,0	0,0			1,0			
Vantaa	Vt 7 Westersundomin eritasoliittymä	0,7	0,0			0,7			
Vantaa	Vt 3 Kaivokselan eritasoliittymän täydentäminen	6,0	0,0				6,0		
<b>MUUT UUDENMAAN HANKKEET</b>									
Askola	Mt 151 Monninkylän jkp	0,6	0,0				0,6		0,005
Hyvinkää	Mt 1361 Hyvinkää-Kytäjä sp	4,1	0,0			4,1			0,140
Inkoo	Kt 51 Inkoon sataman liittymä	1,3	0,0			1,3			
Inkoo	Kt 51 Degerbyn liittymän parantaminen	1,7	0,0			1,7			0,020
Järvenpää	Mt 140 Mikonkorven liikenneturvallisuusjärjest.	6,6	0,0	6,6					0,200
Järvenpää	Mt 1456 Järvenpää-Vähänummi valo-ohjaus	10,7	0,0		5,0	5,7			0,959
Järvenpää	Mt 1455 Kyrölä-Ainola jkp	0,5	0,0		0,5				0,017
J:pää/Tuusula	Mt 140 Mt 1456-Mikonkorpi jkp	3,0	0,0				3,0		0,056
Karjalohja	Mt 104 Karjalohjan jkp	9,0	2,7	6,3					0,140



Kunta	Hanke	ka Mmk	aik.käyt. Mmk	1996 Mmk	1997 Mmk	1998 Mmk	1999 Mmk	jää Mmk	HeVa
Karkkila	Vt 2 Polarin eritaso ja muut liikenneturv. järjest.	58,8	28,4	13,6	16,8				1,200
Karkkila	Mt 133 Polari-Haavisto	10,5	4,2		6,2	0,1			0,200
Kerava	Mt 140 Vantaan raja-Kerava jkp	1,7	0,0		1,7				0,042
Kerava	Mt 140 Kerava-Mt 1456	7,0	0,0				7,0		0,156
Kerava/Sipoo	Pt 11697 Kerava-Sipoo	11,7	6,1	5,6					0,420
Kirkkonummi	Pt 11227 Överbyntien parantaminen	4,7	4,4	0,3					0,090
Kirkkonummi	Pt 11255 Volsintien siirto	4,4	4,2	0,2					
Kirkkonummi	Pt 11243 Katholmin silta U -621	1,6	0,0		1,6				
Kirkkonummi	Pt 11243 Kolsarbyn silta U-622	1,0	0,0		1,0				
Kirkkonummi	Mt 110 Veikkolan jkp+pohjavesisuojaus	7,0	0,0		6,7	0,3			0,210
Kirkkonummi	Vt 1 Veikkola, melusuojaus	2,7	0,0		2,7				
Kirkkonummi	Kt 51 Munkkullan etl. liikennejärjestelyt	0,5	0,0		0,5				0,000
Kirkkonummi	Kt 51 Kirkkonummi-Pikkala hirviaita	1,3	0,0			1,3			0,098
Kirkkonummi	Pt 11269 Gesterbyntie jkp	3,0	0,0			3,0			0,168
K:mmi/Espoo	Mt 110 Nupuri-Veikkola jkp	8,5	0,0				8,3	0,2	0,147
Lapinjärvi	Pt 11931 Heikinkylän kyläkeskusta	2,5	1,5	1,0					
Lapinjärvi	Pt 11935 Lapinjärven jkp	3,9	0,0		3,9				0,093
Lapinjärvi	Vt 6 Pukaron liittymä	3,0	0,0		3,0				0,090
Lapinjärvi	Mt 1751 Bäckisbron silta U-464	0,9	0,0			0,9			
Liljendal	Mt 1671 Liljendalin jkp	2,0	0,0			2,0			
Lohja	Vt 25 Lohjan kohdan liikenneturv.hankkeet	6,9	4,5	2,4					0,118
Lohjan kunta	Kt 53 Virkkalan kohta, melusuojaus	1,1	0,0				1,1		
Myrskylä	Mt 174 Myrskylän keskusta	2,3	0,0		2,3				0,030
Myrskylä	Mt 167 Koskenkylä-Myrskylä	2,7	0,7		2,0				
Myrskylä	Mt 1751 Myrskylän kartanon silta U-462	0,6	0,0			0,6			
Mäntsälä	Pt 11715 Kalkinkosken silta U-654	1,6	0,0	1,6					
Mäntsälä	Pt 11734 Kirkkosilta U-151	0,5	0,0	0,5					

Kunta	Hanke	ka Mmk	aik.käyt. Mmk	1996 Mmk	1997 Mmk	1998 Mmk	1999 Mmk	jää Mmk	HeVa
Mäntsälä	Mt 1456 Ohkolan jkp	4,5	0,0				4,5		0,065
Mäntsälä	Mt 1471 Mäntsälä-Oitti mt:n parant. (Peltolantie)	4,5	0,0			4,5			
Nurmijärvi	Mt 132 Klaukkalan liikenneturvallisuuksjärjest.	51,0	24,4	1,5				25,1	1,350
Nurmijärvi	Mt 132 Röykän ykk	5,9	2,4	3,5					
Nurmijärvi	Mt 1311 Nurmijärven liikenneturv. hankkeet	2,0	0,0				2,0		0,035
Nurmijärvi	Mt 1321 Karhunkorven koulu-Otsotie jkp	0,6	0,0			0,6			0,007
Nurmijärvi	Mt 1324 Syrjälän jkp	1,9	0,0			1,9			0,043
Nurmijärvi	Mt 132 Perttulan jkp	4,0	0,0			4,0			0,080
Orimattila	Pt 14043 Pennala-Lankila jkp	0,7	0,0		0,7				
Orimattila	Mt 167 Virenoja-Pennala jkp	2,0	0,0				2,0		0,056
Orimattila	Pt 11841 Niemenkylä-Juonalantie jkp	1,8	0,0				1,8		0,048
Orimattila	M t167 Orimattilan keskusta	10,5	0,0			7,0	3,5		0,700
Porvoo	Vt7/Mt 160 kiihdytyskaistan rakentaminen	1,1	0,0		1,1				0,005
Porvoo	Mt 170 Porvoon liikennevalojen ohjelmointi	1,0	0,0		1,0				
Porvoon mlk	Mt 1571 Veckjärven painumat	2,0	0,0	2,0					
Porvoon mlk	Pt 11822 Kiialan silta U-145	0,8	0,0	0,8					
Porvoon mlk	Pt 11863 Ilola-Sännäs, painumien korjaus	1,0	0,0		1,0				
Porvoon mlk	Kt 55 Vähäjoen sillan tulopenkereet	0,7	0,0			0,7			
P:n mlk/Sipoo	Sköldvikin uusi tieyhteys	25,0	0,0			10,8	14,2		
P:voo/ P:n mlk	Mt 1543 Gammelbacka-Näsi pikaparannus	3,4	2,9	0,5					0,000
Ruotsinpyhtää	Pt 11953 Sundsbron silta U-780	6,1	0,0		0,5	5,6			
Sipoo	Mt 1494 Hertsbyn silta U-639	7,5	0,5	4,2	2,8				
Sipoo	Mt 1535 Östersundomin mol:n parantaminen ja muuttaminen pt:ksi 11636	2,8	0,0		2,8				
Sipoo	Mt 1521 Jokivarsi-Nikkilä	18,0	16,0		2,0				
Sipoo	Vt 7 Eriksnäsin liittymä	6,5	0,0		0,7			5,8	
Sipoo	Mt 170 Östersundom-Västerskog jkp	22,7	15,4				7,3		
Sipoo	Mt 1534 Boxin koulu-Mt 170 jkp	0,8	0,0			0,8			0,018
Sipoo	11689 Söderkulla-Nikkilä painumien korjaus	8,1	0,0			2,0	6,1		

Kunta	Hanke	ka Mmk	aik.käyt. Mmk	1996 Mmk	1997 Mmk	1998 Mmk	1999 Mmk	jää Mmk	HeVa
Sipoo	Mt 1533 Kalkkiranta-Salpar jkp	3,0	0,0			3,0			0,031
Tuusula	Pt 11591 Rusutjärvi-Paijala	4,8	4,5	0,3					
Tuusula	Pt 11511 Pertun paikallistie	5,2	0,0	0,1	5,1				0,057
Tuusula	Pt 11591 Ruskela-Järvenpään raja jkp	2,5	0,0		2,5				0,056
Tuusula	Pt 11591 Paijala-Ruskela jkp	2,4	0,0			2,4			0,026
Vihti	Pt 11238 Nummela keskusta	18,0	2,0	16,0					0,436
Vihti	Mt 1322 Kalmankallion ylikulkusilta U-654	2,2	0,0		1,0	1,2			
Vihti	Vt 25 Vt1- Nummela pt	2,6	0,0			2,6			0,000
Vihti	Mt 132 Vihtijärvi-HPR	12,0	0,0			11,7	0,3		0,000
Vihti	Vt 25/Vt 2 Vesik. pt- Nummela harj. pt jkp+erit.	13,5	0,0				12,0	1,5	0,453
	Yksityisteiden kuntoonpanokustannukset	32,6	25,2	0,4	2,6	1,8	2,6		
	Erikoiskuljetusreitit	8,1	7,5		0,6				
	Keskikaistan sulkupuomit	2,5	0,0	0,5	0,5	0,5	0,5	0,5	0,000
	Pohjaveden suojaus	7,7	0,0	1,7		2,0	2,0	2,0	
	E18-telematiikkahanke	4,7	0,0	3,7	0,8	0,2			0,000
	TPPT-tutkimushanke	0,7	0,0	0,7					
	Liikenteen hallinta	16,0		4,0	3,0	3,0	3,0	3,0	



**Yleisiksi teiksi otettavien teiden kuntoonpano.  
Määrärahan käyttösuunnitelma 1995 - 1999**

## Yleisiksi teiksi otettavien teiden kuntoonpano

### Määrärahan käyttösuunnitelma vuosille 1995 - 1999

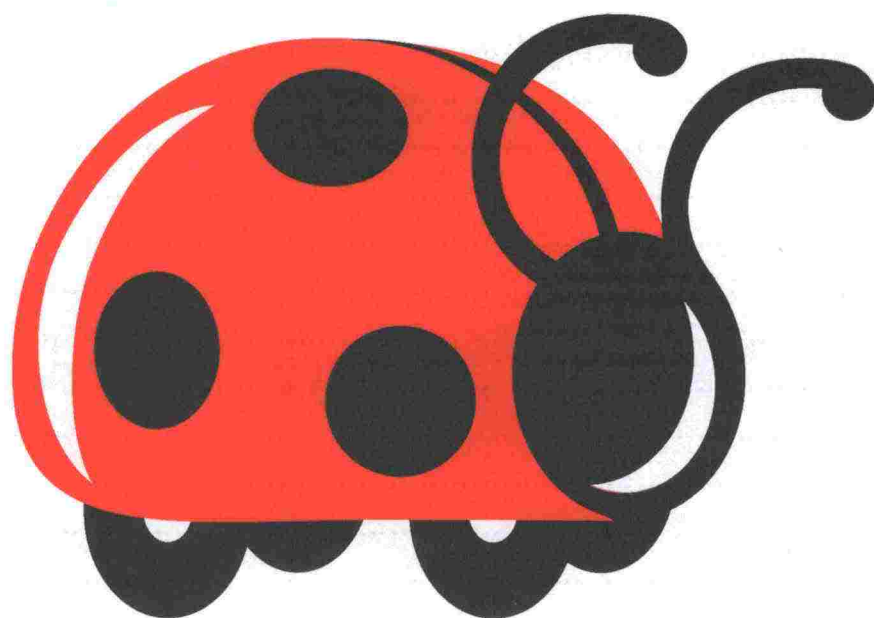
Hanke	Tie, kunta	LM:n päätös	K-arvio 1000 mk	TIEL:n osuus kustannuksista 1000 mk					
				1995	1996	1997	1998	1999	jää
K057	Knuters-Östersundom, Sipoo, 9,0 km	30.12.93	4500			2600	1200		
K059	Virenojan-Äijälän yt, Orimattila, 3,6 km	8.12.94	1800	1500					
K055	Västerkulla-Söderkulla yt, Inkoo, 3,4 km	3.4.95	380	300	80				
K054	Hindersbyn yt+silta, Lapinjärvi, 6,5 km	8.12.94	4000				600	2100	1200
K056	Brutubölen yt, Tammisaari, 2,5 km	1996	238		170				
K060	Ariman yt, Nummi-Pusula	1996	3200					500	2200
	Suunnittelu				150				
Yhteensä				1800	400	2600	1800	2 600	3400

8.1.1996



**Ympäristövuosi 1996**

**Tielaitos kestäväällä tiellä**



## This image shows a blank sheet of white paper with horizontal blue ruling lines. A single vertical red margin line runs down the left side of the page. The paper is otherwise empty of any text or markings.